



Expertos visualizan demoras en el transporte de cargas y mayores tarifas si la conflictividad avanza en la zona:

# Los costos inmediatos que se anticipan para las navieras por la tensión en Medio Oriente

El ataque de EE.UU. a Irán subió la presión al comercio marítimo global, que ya estaba impactado por la crisis en el Mar Rojo, la disputa entre Rusia y Ucrania, y la guerra comercial. Analistas esperan no se afecte al estratégico puerto de Jebel Ali, en Dubái.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Antes del ataque de Estados Unidos a Irán, los costos del comercio marítimo internacional ya estaban presionados desde fines de 2023 por la crisis del Mar Rojo —generada por la tensión bélica en Medio Oriente—, que ha obligado a las navieras a tomar rutas alternativas más largas y costosas. También por la disputa entre Rusia y Ucrania y la guerra comercial.

Si bien ayer a última hora de la tarde se anunció un alto al fuego entre Israel e Irán, tras el bombardeo estadounidense a instalaciones nucleares iraníes, parlamentarios en Teherán recomendaron el cierre del estrecho de Ormuz, un paso marítimo angosto entre Irán y Omán por donde transita cerca del 20% del tráfico de crudo que se transporta por mar (ver B 6).

Compañías navieras como Maersk y Hapag-Lloyd —donde la chilena Vapores, del grupo Luksic, tiene el 30%— indicaron ayer que la navegación por Ormuz aún era viable, pero que monitoreaban la situación para ajustar sus planes.

Un eventual cierre de ese paso marítimo encarecería el precio del petróleo y del gas natural licuado, estiman expertos consultados por "El Mercurio", lo que impactaría en los costos del transporte a nivel global. Se sumarían nuevos "cuello de botella" para el tráfico de comercio exterior marítimo. Añadieron que una clausura del estrecho de Ormuz afectaría el flujo relativo al puerto de Jebel Ali, en Dubái, clave del comercio global.

La estratégica zona de comercio marítimo



Las demoras y alzas en tarifas de fletes se reflejarían en Chile, advirtieron.

## Los efectos

"El ataque de Estados Unidos a Irán profundiza la incertidumbre", señala Daniel Fernández, presidente de la Cámara Marítima y Portuaria de Chile (Camport).

Fernández añade: "Que aumenten los costos de transporte y las tarifas es uno de los escenarios posibles". Indica que la costa sudamericana se vería "de todos modos afectada. A nivel glo-

bal, actualmente las navieras están utilizando cerca del 98% de la flota de naves existentes, con lo cual cualquier alteración de la operación e itinerarios de naves, aun cuando ella ocurre en un lugar distante como el Medio Oriente, afecta también los itinerarios que sirven la costa sudamericana".

George Lever, gerente de Estudios de la Cámara de Comercio de Santiago (CCS), afirma que "Chile, por su ubicación geográfica y la integración de su economía al comercio internacional enfrenta potenciales efectos que se traducen en mayores



El comercio exterior con relación a Chile se vería afectado por mayores tarifas de los fletes y demoras en el transporte.

demoras y tarifas más altas de las cargas en contenedores provenientes de Asia. Así se observó durante el peak de la crisis del Mar Rojo, en que los fletes originados en esa zona triplicaron las tarifas observadas en el comercio con otras regiones".

Andrés Barry, sales & operations manager de la firma de servicios logísticos KLog.co, destaca que el estrecho de Ormuz "es una vía de navegación esencial para el comercio global. Por él circula aproximadamente el 20% del petróleo y una proporción similar del gas natural licuado que se transporta por mar. Además, conecta directamente con el puerto de Jebel Ali, en Emiratos Árabes Unidos, uno de los principales centros logísticos de la región, que en 2024 movilizó cerca de 15,5 millones de teus (un teu equivale a un contenedor de 20 pies)".

Barry afirma que si se concreta el cierre o hay restricciones en esa ruta, "las repercusiones serían inmediatas. Por un lado, se anticipa un alza en los precios del crudo y del gas natural, lo que impactaría directamente en el costo del combustible marino. Esto se traduciría en un aumento del BAF (Bunker Adjustment Factor), el recargo por ajuste de combustible que aplican las navieras, afectando las tarifas del transporte marítimo".

Otras fuentes de la industria naviera —que solicitaron reserva— coinciden en que, para la logística global, se debe poner atención al posible impacto sobre Jebel Ali en Dubái, un hub clave para la zona. Afirman que ese terminal está entre los 10 más importantes del mundo y que muchos operadores tienen sede en ese punto.

Lever sostiene que "independiente del curso que siga Irán, ya hay señales de alerta a las flotas mercantes de algunos países, como Grecia, clave en el transporte del petróleo, para evitar las rutas más expuestas. Hay temores también de que se reanuden los ataques hutíes a los portacontenedores que transitan por el Mar Rojo. Todo indica que las primas por riesgo subirán y que una parte importante de las navieras optará por rutas que pueden ser hasta un 25% superiores en costos operativos".

El índice Baltic Dry Index, que mide los precios de carga seca a granel, se sitúa actualmente en 1.689 puntos, 64% más que a inicios de 2025. En tanto, el indicador Shanghai Containerized Freight Index (SCFI), que analiza los valores del traslado de carga que sale desde China está 38% por sobre los registros de fines de marzo.